

國家の興隆と交通

正會員町田義知*

交通の整備が國力産業上の最大基礎要件の一たることは既に國民の常識となつて居る所であつて、戰爭に勝つか敗けるかといふことも兵站線即ち交通狀況の如何によつて決るのは、今次戰爭に於て隨所に見られる現象である。獨乙の電撃戰が出来たのは、アウトバーンがあつたからであり、重慶が簡単に叩けないのは、交通兵站線が不十分だからである。英國が今日の大をなしたのは、海といふ最大の交通機關に覇を唱へたからであり、今後の英國の存亡は潜水艦戰即ち交通破壞戰の結果によつて決る。

今度の戰爭には多將軍と並んで噸哩將軍といふ言葉が出来てゐる。戰爭となれば兵員、糧食、兵器等莫大な輸送を必要とするのであるからその量と距離の積即ち噸哩を、如何に克服するかといふ手段、國力によつて勝敗の結果が分れる、最近の戰爭に於て米國は非常に遠い所で戰つて居るので1,100 億噸哩を要し英國は1,300 億噸哩、獨乙は600 億噸哩だといふ様なことが、先頃何かの雜誌に見えて居つたが、この噸哩將軍の克服といふことは取りも直さず交通の整備といふことに歸着する。

悪い土砂道を牛や駱駝で往來する時の一日行程は30軒乃至35軒位のものであつたがローマ帝國は大道路の上に驛馬を走らせることによつて120軒位にまであげることが得た。その後鐵道が出来ると更にその十倍となりアウトバーンが出来ると更に倍加した。従つて土砂道で戰爭するよりも高級の自動車道路による方が数十倍利益であることは云はずして明かであらう。噸哩將軍を如何に克服するかといふことが勝敗の鍵であり、國運隆盛の程度は交通整備狀況に比例するといふことは古來より變りのない鐵則である。之を日本や支那或は西洋の歴史に徴してみても、はつきりと證明の出来ることで非常に興味深

く感ぜられる所である。それで私は交通史といふ立場から古い歴史をしばらく眺めてみたいと思ふ。

先づ最初にお隣りの支那の歴史を纏いてみやう。支四千年の歴史は三皇(伏羲、神農、嚳人)及び五帝(帝、虞瑣、帝嚳、堯、舜)に始まるのであるが、この頃完全に神話の時代であつて科學的分析には、何として手のつけ様がない。交通史上興が乍らもその足跡の認められるのは、黃河の治水で有名な禹、即ち夏の時代かである。この頃漢人種は今の河南省を中心として山東山西、河北省の一部黃河の下流地帯に群居し、その周には雜多な異民族が散在して居た様である。そして漢族は交通が開けると共に、その周圍に領土を開拓してつたのであつた。従つてこの時代に於ては交通範圍と土の限界は一致して居つたのであつて、これは次の殷は周の時代に於ても同様である。こういふ風に交通範圍と領域との相關性は支那史上に於ては後世までも顯著な事象として指摘し得る所である。

周は陝西省の岐山に興り、賢相大公望が文王、武王輔佐して殷を亡ぼし、交通範圍は東の黃海に迄及んだので、その範圍も夏殷時代に比べると遙かに廣大なもつなつた。武王の子成王の時には、周公旦が之を輔けて政を行ひ、文物制度等を劃斷的に整備したので、孔子ども之を國家の理想型とし「吾は周に従はん」とか「々乎として文なる哉」とか云つて歎稱した程の時代を出したのである。然らばこの理想國家周に於ける交通どうであつたかといふに、之れ亦非常な進歩を示したのであつた。即ち盛に賦役を使ひ土木工事を起し、道路河を作り、驛傳の制度を創制するといふ風に、人類最の交通整備がなされた。文献を漁ると

○「道路は一定の時期に修理し、津渡は一定の時期に

疎し、川には一定の時期に橋梁を建造せしむ」

○「周道砥の如く其の直きこと矢の如し」

○「百畝毎にある水路を濶と云ひ、その上にある陸路を徑といふ。千畝毎にある水路を濶と云ひその上にある陸路を駘といふ。……十萬畝毎にある水路を濶、と云ひ陸路を道と云ふ。百萬畝毎にある水路を川、陸路を路と云ひ王畿に達す。

といふ様な文句も見えて居る。「一定の時期に橋梁を築す」といふのは多分高梁橋の如き程度のものかと思はれるが、こゝなのは今日の我々の目から見ると頗る幼稚なもの、陳であるけれどもそれにしてもこの時代にこゝういふ風に交通を整備したといふことは實に畫期的なことであつて國運隆盛曲線と交通整備状況曲線は正に一致して居るものと云へるであらう。又この頃既に道路に並木を植えたことも文献に見えて居るが、今から3千年前に着手せられた並木が、この滿洲では未だにものになつて居ないといふのは實に汗顔の至りであつて、徒らに高梁橋を笑つてばかりも居られないと思ふ次第である。

周に次で春秋戰國の時代となつたがこの時代には群雄紛争し、盛に實力を練り近隣を開拓、征服するといふ風にして交通範圍は大いに開けた。この頃の道路で有名なのは陝西省から四川省に通ずる金牛道である。これは秦が蜀を伐つ爲に開鑿し捷道を築けたもので、捷道の始めだと謂はれてゐる、又軍事上の必要から傳舍(旅館)驛傳等も大いに整備せられ、蘇秦張儀などといふ連中が合従連衡を説いて、盛に走り廻つて居つた。更に交通要具としては、従來車と舟に依つて居つた爲に僻地では頗る不便が多かつたので、この頃から駱馬が非常に多くなり、これによつて軍に迅速なる機動力を與へ、又驍勇將軍を克服することが考へられて來た。こゝういふ風に交通上の革命が起つた結果はどうであつたかと調べてみるに、孟子が「夏殷周の盛んなる、地未だ千里に過ぐるものあらざるなり」と云ひ而も戰國時代に於ては「海内の地方、千里なるもの九あり」と述べて居るのを見ても漢民族の發達状況が知られる如く、その交通範圍は非常に擴まり、南は雲南、廣西、北は遼東、熱河、西は甘肅、四川にまで及ぶに至つた。従つて秦の始皇帝が500年に及ぶ春秋戰

國の亂を統一した時、その範圍は前古未曾有のものとなり、一躍周時代の10數倍に達したのである。(西紀前221年)

始皇帝は阿房宮や焚書坑儒等のことから非常な暴君の譏に云はれて居るけれども、暴政ばかりでもなかつた様である。「德は三皇を兼ね功は五帝に過ぐ」といふ譯で皇帝と號したといふのだから、相當なものには違ひないが、非常に革新的で中央集權主義を思ひ切つてやつたので、その反動による批難が彼の汚名の主たる因をなして居るのであつて、ソ聯の「スターリン」等と比べられる俾物であつたと思はれる。従つてその威名は遠く海外にまで及び印度で「秦」を訛つて發音したのが「支那」といふ名稱の起りだと云はれて居る位である。彼は萬里長城を始め大土木工事をどしどし起し、馳道といふ高級道路を建設した。

○馳道は始皇二十七年に修築、道の廣さ五十歩、三丈毎に樹を植之、云々

とあり、直線路にして前代にその比を見ぬものであつた。又西南夷に通ずる道路、南越に通ずる道路を築造し、大いに國威を輝かしたのであるが、惜しむらくは好漢「德は三皇を兼ね」て居なかつた様である。前述の馳道も後には非常に役に立ち、史記に、

○「漢高帝の時反軍を易水の邊りに伐つ、役に參加せる將卒は馳道附近の者多し」

といふ様なことがあるが始皇帝の時は之を自分の専用道路として一般に解放せず、馳道を通つた馬車は全部沒收するといふ有様であつたので、酷使をうけた人民の怨を買ひ僅か3代15年にして亡んでしまつたのである。

秦の没落に際しては劉邦、項羽の争奪戰となり龍門の會、虞美人等いろいろ人口に膾炙して居る事件を惹起したが結局劉邦の勝利に歸し、世は漢の時代となつた。漢に於て最も隆盛を極めたのは武帝の治世であるが、この頃も亦盛に道路運河を作り、運河は涇渠、滎渠、汴渠等が開鑿された。又西南夷に通ずる道路を、苦心の結果築造し大いに之を經營し、その状況も滿洲の警備道路の如きものであつたと思はれる。

○道を西南夷に開き、山を鑿ら道を通じ作る者數萬人、

千里食糧を負擔し、……數萬なるも通ぜず、豐夷因つて以て數々攻む、吏兵を發し之を誅す、巴蜀の租賦を悉くして之を更むるに足らず」

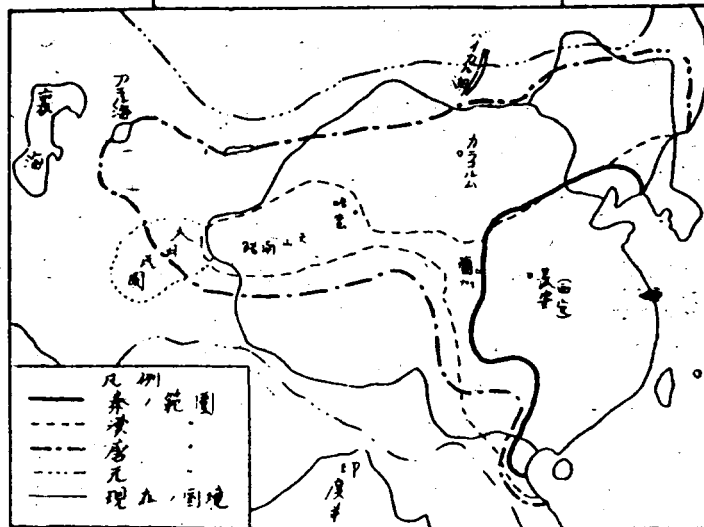
更に舟により日本、三韓、或は印度方面との交通も開けたが最も特筆すべきは西域即ち中央アジアとの交通開始である。當時漢は常に北方の匈奴に脅かされ、高祖でさへも白登城に圍まれ九死に一生を得たことがある位だったので、武帝は大月氏國と結んで匈奴を夾撃すべく、張騫を特派大使として、遙々今の「アフガニスタン」なる大月氏國迄使せしめたのであつた。張騫は君命により部下百餘名を随へて出發し、幾度か匈奴に捕へられては脱走し又襁褓の地をこへ瀟風沐雨幾多の苦心を重ね前後13年を費して漸く長安の都へ歸つて來た。この時彼に従ふは従者1人きりであつたといふ。今から2070年前のことである。

張騫西域特派による外交々渉は失敗に終つたけれども、彼の旅行によつて西方の事情が判明し、この時以來西域との交通が開始せられた。そしてこの交通は、その

後漸次隆盛となり、絲綢の手によつて支那からは盛に絹が輸出されたので、當時絹を非常に珍重して居た「ローマ」人はこの道路即ち天山南路を絹道路、又支那人のことを絹國民と呼んで居つた。その後蔡倫によつて發明された紙(1,800年前)もこの道路によつて歐洲に傳はり、更に西方からは金銀珠玉その他西洋の文物が送られて來た。又700年前「マルコ・ポーロ」が通つて支那へ行つたのもこの道である。こうしてこの道は東洋及び西洋の二大文明國、即ち支那と「ローマ」を接觸せしめ東西化を交流せしめるといふ、史上頗る重大な役割を演じたのであつた。

斯の如き交通が開けた結果漢の勢力は著しくこの方に發展し、その領土は天山南北路を夾んで西方に長く巨状の突出をして來た。これは唐代に於ても同様であつて、秦の範圍が單に南北に細長い形をしてゐると對して見て、交通が國勢にどういふ影響を及ぼすかをあまりと觀察出來ると思ふ。

古代支那領域圖



上述の経過で開かれた天山南北路が計らずも我々にとつて因縁淺からざるものとなつたといふのは、今次戦争に於て赤色援蔣ルートとして登場して來たことである。「トルクシブ」鐵道から分岐し迪化、哈密及び蘭州を通つ

て支那本土に入る赤色「ルート」蔣介石が重慶を迫はの場合の逃げ場所として噂に上る西北地區新疆省、或は聯英國の領土内を通らずに獨乙と握手出來る鐵道とて、屢々話題に上る中央亞細亞橫斷鐵道等は、皆この

山南北路に外ならないのである。この地方は上述の如く、3千年來支那の領土であつたに拘らず、20世紀に於ては虎狼英露の相争ふ所となり、最近では盛世才を援けるソ聯が壓倒的勢力を得るに至つた。何故かといふに、支那本土からは數千軒を、又印度からは「ヒマラヤ」の峻険を距てゝ頗る不便なるに對して、ソ聯はすぐ國境に接して「トルクシブ」鐵道を敷設し交通至便となつたのだから新疆省がソ聯的色彩に濃く染められるのは當然の成行きと云ふべきであらう。

漢が4百年にして亡びると、そのあとには諸葛孔明、關羽等の活躍する三國時代、及び南北朝3百年の亂世となり隋によつて統一せられた。(西紀589年)

隋の殘した事業としては先づ第一に大運河に指を屈しなければならぬ。隋帝は

○大業三年河南の男女百萬を發し溝水を開く、長さ一千餘里(通濟運)、更に淮南の兵夫十餘萬を發し舟溝を開く、山陽の淮より揚子江に通ず三百餘里、水面巾四十歩。

といふ風にして大運河を開鑿しその總延長4千里に及んだ。そして高麗征伐に際しては兵118萬を動員し、その運輸に當つた者340萬、之等の兵員、被服、糧食等總て運河によつて送つたと書いてある。

この大運河は唐代に於ても引續き改修せられ、後世非常に國土の繁榮を助けたのである。唐代に於ては大運河は國內輸送の幹線となり或は皇帝の行幸路となつて運糧河又は御河と呼ばれ、手懸に際しては水を供給して「建國の根本」と稱せられるに至つた。唐の皮日休は大運河に付て。

○隋の民にありてはその害に堪へざるなり、唐の民にありてはその利に堪へざるなり。

と云つて居る程である。

秦の始皇帝と隋の隋帝とは支那史上正に好一對をなすものと云へやう。秦が春秋戰國の亂世を統一したの對し、隋は三國南北朝のあとを受けつた。兩帝は何れも顯著なる生活をし、大いに賦役を使つて大土木工事を起し、始皇帝が萬里長城を築いたの對し、隋帝は大運河を開鑿した。之等の大事業は何れも後世支那文化の發展

に、或は國土の防衛に實に、偉大なる功績を残したのであつたが、只惜むらくは兩帝共總に於て欠ける所あり、人民を酷使するのみで之を育むことをしなかつた爲に、遂にその怨を買ひ秦は3代15年、隋は4代39年の短時日で滅亡し、大運河、長城といふ、文化國防の基礎工事だけをやつてその利に與らず、暴君の汚名を被り、誠に歩の悪い役を買つた譯であるが、その功績は大いに認めらるべきであり、又交通土木が國の發展の基礎であることは明瞭に例示せられた次第である。

隋に次で唐が興つた。唐は隋の遺産をそつくり受け次ぎ大いに産業を興し、交通を整備し、文物制度を定めたので前古來未曾の、そして當時世界にその比を見ぬ文化國となつたのである。建國の名臣房玄齡、杜如晦を始めとして玄宗、楊貴妃、李白、杜甫、白樂天、韓退之、韓愈、柳宗元、顔真卿等我々に馴染の名前がいくらでも出て来る。又日本との交通も開けて安部仲實呂、吉備眞備、最澄、空海等の遣唐使が出た時代である。この時代には交通も大いに開け譯傳の制度も整備せられた。

○三十里毎に驛を設け陸驛には八乃至七十頭の馬を置いて急用に備へ然らざる者には驛を用ふ。又水驛には舟を備ふ。

又道路の延長は約5萬里に達し非常に完備してゐたと云はれてゐる。日本の並木は東大寺の僧普照が玄宗皇帝の頃唐から持ち歸つたに始まるといふことだから、この時代には並木も出来てゐたことであらう。又西域との交通も盛になり西遊記で有名な玄奘の印度入りも天山南路から「アフガニスタン」の「カブール」を經由したものであつた。然しこの時代の交通で特筆すべきは何と云つても國內を縱横し貫通する運河であつて大運河は「建國の根本」と云はれ、汴水による送米だけでも年700萬石に達したといふ有様で、運河が唐の發展に寄與した所は誠に甚大であつたのである。我が遣唐使の通路としても屢々利用せられて居つた。

唐に次で五代、宋となるのであるがこの時代に於ては交通史上格別の進歩なく文化の盛に於ても同様であるが如く大體唐の模倣であり延長にすぎない。

宋の滅亡に次で興つたのが、成吉思汗の蒙古帝國であ

る。成吉思汗は蒙古を統一するや一族郎黨を率ひ、約7ヶ年に互つて、中央「アジア」裏海から「ウクライナ」方面を席捲して歸り間もなく73歳で崩じた。(1227年)第二世大汗には第三王子「オゴタイ」が立ち數年後には「パツ」を大将として第2回歐州遠征を企て、今度は「モスクワ」「ポーランド」「ハンガリー」「オーストリー」方面を席捲したのであつたが大汗の死を聞き、漸く7ヶ年に互る遠征の鐘を収めて歸つた。その後更に第3回遠征をも行つて居るが、元寇で有名な忽必烈(世祖)が即位するや支那本土に入り、宗を滅ぼして元帝國を建てたのである。(1271年)

蒙古の遠征は實に痛快極るもので、流石の白人も全く虜虜に窮し、全歐州を完全に恐怖の坩堝の中に叩き込んでしまつた。當時の記録に次の様なことが見えて居る。

○「鐵片もて武装し身の丈短く、頑丈にして胸巾廣く、胸部は甲にて蔽へり。獅子或は熊より勇猛にして、十人或は十二人にて一個の牡牛の皮にて製したる舟を有す。彼等は水泳に長じ且つ舟を有するが故に、最大の河をも支障なく渡り得るなり、彼等は飲むべき血を有せざる時は泥水をも飲用す。彼等は男子と同様戦ふべく訓練されたる妻を伴ひ、畜群と共に移動す、彼等は雷の如く「キリスト」教國を襲ひ、荒涼し慘殺し凡ゆる人を筆舌に盡し得ざる恐怖に陥れたり」。

然し乍ら蒙古の遠征は要するに狩獵の様のものであつて建設的でなかつたことは遺憾である。成吉思汗の凱旋も「もう大分草疲れたから、こゝらで一先づ引揚げやうか」と云つて歸つて來たといふ格好である。蒙古は歐州を蹂躪しただけであつて少しも交通、文化を建設して居ない。従つて彼等が遠征の地に建てた欽察汗國、伊兒汗國等の藩國も棄て兒が育つた様な形で、本國政府とは頗る義が遠く、その威令は充分には行はれなかつた。「ローマ」が道路網を充實して諸國を牛耳つた様な政策を採らなかつた蒙古帝國は、一時未曾有の大範圍を形成したけれども、颱風一過あといへばケロリとして居るが如く、その大範圍は忽ちにして瓦解してしまつたのである。

然らば道路を作らなかつた彼等が、どうして歐州までも席捲して嚙嚙將軍を克服し得たか。それは彼等が騎馬

の達人であつたことに基因する。そして妻妾家畜を引ひ、自給自足で遠征して廻つたからである。歐州はこの頃は文藝復興前の暗黒時代であつて、交通は發達せず、騎馬の達人であつた蒙古軍は機動力に於て遙かに優り、これが蒙古軍の強かつた最大の原因であると云はれて居る。「ギヨム、ド、リュブルック」の有名な記行文即ち國王の親書を持つて蒙古に使した時の記事に次の様な一語がある。

○「十日間に互つて草原を横ざり、この間數ヶ所の水堀りと二つの小川があつただけである。……饑饉と渇きは常に惱まされた。或時は羊の肉の一片のみを與へられ、生のまゝで食べなければならなかつたが、之は粥を煮る樹も燃料の牛糞もなかつたからである。旅行馬によるもので、馬は隨時取りかへて進んだ。

蒙古の旅行はこれが常態なのであつて、彼は1259年五月に「コンスタンチノーブル」を出發し翌年の一月ち9ヶ月目にやつと蒙古の「カラコルム」に到着して、蒙哥汗に拜謁の目的を達して居る。然るに蒙古軍第2回歐州遠征の時、大汗崩ずの報は3ヶ月にして「ハンガリー」に居た主將「パツ」にまで、約13,000軒を走つて達して居る所を見ると彼等が如何に騎馬に長じ、嚙嚙將軍を克服して居たかよわかる。この機動力を以て歐州を席捲したのであるけれども、それにしても前述の「リュブルック」の旅行記に見える様な交通状態で、この廣大が城の支配を長く維持してゆかうといふことは無理な事であつて、蒙古帝國が短時日にして崩解したことは、し當然の運命といふべきであらう。

元代に於ける交通の特色は海運の發達である。この北京で必要とする米は殆ど中南支方面から送られて居たので之等は漸次大河から海運へといふ傾向をたどり、盛時には米の輸送だけで350萬石を越したといふ。海運に就ては

○風清測らず欄船の漂溺する者幾として之なきはなし
船壞れて米を捨つる者あり

等の記事も見えるけれども

○海舟一に千石を乗せ河舟三に當る。河舟は陸運に比費を節する十の三、海運は十の七を節す、漂溺あり

雖も利害相當

といふ様な譯で内水運は非常な勢で海運に轉じ發達を見るに至つた。その結果わが日本も大きな開りを喰つて、文永10年及び弘安4年の役となり、肝を冷すこと一再ならずであつたが、幸ひ神風により蒙古軍は全滅し去つたのであつた。

水運の發展は次の明の時代まで續いたが就中著名なるは鄭和の事蹟である。彼は明成祖の命を受け、大船62艘に27,800人に乗せて出發し、南洋各地に至り、酋長に詔を傳へ、従はざる者は武を以て威嚇し大いに國威をを輝かし、巡航3年にして歸つたので、爾後諸國の使者相次で朝貢するに至つた。斯の如くして彼の海外渡航は前後30年7回に亘り、その足跡は遠く南洋、印度、「アラビア」「アフリカ」の東岸に迄及んだ。これは西紀1400年頃の事であるから「ヴァスコ、ダ、ガマ」が初めて喜望峯を廻つて印度を發見したのに先だつこと正に100年である。従つて經營よろしきを得たならば、中華民國は今頃英國に代つて印度南洋を支配してゐたかもしれないのであるが、遺憾乍ら鄭和に續く者なく、切角海洋征覇に向ひかけた勢も程なく衰滅の經路をたどつたのである。然し乍ら現在の南洋華僑500萬發展の基礎は、この時築かれたのであつて、華僑に對して鄭和は非常な恩人なりと云はなければならない。

元へ續く明及び清の交通施設としては格別進歩の跡が認められない。清に於ては康熙乾隆等の名君が出て國力は未曾有の充實を示し、「シベリア」侵略に向つた「ロシア」も、「ネルヂンスク」條約に完全に押へられ、爾後15年間も蟄伏を餘儀なくせしめられた程であるけれども、交通施設の方は一向に進歩して居ない。

即ち西洋諸國が文藝復興後非常な勢で進歩をして居る間に、支那は完全に足踏みをして居たのであるから20世紀の競争に敗北するに至つたのは當然の結果であらう。「ネルヂンスク」條約に成功したことも、支那の國威盛なりし結果といふよりも、「ロシア」が本國より數千軒を距て居つて兵站補給が出来なかつたからだと思ふ方が妥當かもしれない。とも角前述の如き狀勢なりしに加ふるに、官吏の腐敗により國力は低下の一途を辿り、嘗ては

蒙古軍が潛伏し去つた白人のために、完膚なき迄に蹂躪されるに至つたことは實に遺憾の極みである。

以上支那の歴史を眺め足で見て過ぎたのであるが、次に日本の歴史をも大急ぎで一瞥してみやう。我々はこゝにも國運と交通の間に、密接な關係のあることを見るこゝが出来よう。

日本に於て最初に驛路の設けられたのは、神功皇后三韓征伐の時であり、又路制が始めて完備したのは、大化改新の時である。斯の如く國威盛き國力充實した時は道路の整備に意を注いで居るが、藤原氏の專横時代には、國司は苟且に安んじ、公を假りて私利を計り、一般の交通を計らず、群盜横行して旅人は掠奪せられ道路交通は荒廢その極に達したのである。頼朝が幕府を鎌倉に創設するや、統治の必要上驛制を整備し、盛に道路の工を起した。就中劃期的なことはこの頃から旅館の設備が出来たことである。往昔旅人は殆ど野宿で旅行をし、糧食なくして餓死する者も多く、實に不便の極みであつたのに對して、旅館が出来たといふことは交通史上の一大進歩と云ふべきである。

戰國時代に於ても武田信玄等の英將は盛に交通の整備を計つたのであるけれども、何にしても群雄割據で「ブロック」を作つて居つたのであるから甚だ局地的であつた。之等の内最大の遠見を有して居つたのは織田信長である。彼は、自己の勢力圏となつた國々では關所を廢し、之に反對する寺社は武力で威嚇し、(關所は寺社の財源となつて居つた)橋梁の架設には寺社の樹木を伐ることも許可し、並木を植え、一里塚を作り、交通自由の原則を確立する等多くの劃期的處置を斷行したのである。秀吉は總て之等の方針を踏襲して居つたけれども、朝鮮征伐等のため内政を顧る暇なくしてその實績をあげ、尙迄に至らず家康の代となつてから漸く整備することを得た。而しその後の徳川幕府の政策は甚だ消極的であつて大井川、富士川等の大河には橋も架けず明治になるまで殆ど進歩の跡の見るべきものがない。

次に日本の海洋交通の歴史を見ると大化改新前後には隋唐等との往復により、漸く盛況に達しつつあつたのが、平安朝頃から藤原氏時代になつて海陸運共に衰微し

てしまい、そのどん底に蒙古襲來となつて、國民の肝を冷したのである。然し乍らこの元寇は非常な刺激となつて國民に海洋思想を普及させ、八幡船時代を現出せしむるに至つた。この頃は造船術も相當に進歩し、1583年信長が九鬼嘉隆をして建造せしめ毛利を破つたといふ軍艦は、長さ12、3間巾7間鐵板を以て被覆し、大砲3門を乗せたもの7隻であつた。この船を見た和蘭の宣教師が「こんな立派な船は本國にも無い」と云つて驚いたといふことである。然るに徳川の鎖國政策は海外交通に非常な抑壓を加へ、500石(50噸)以上の船の建造を禁止し、遂に300年の長き眠りに入つたのである。

一方この頃西洋人の海上交通はどうであつたかといふに1492年「コロンブス」の「アメリカ」発見の際の旗艦「サンタマリア」號は170噸、1497年「ダアスコ、ダ、ガマ」宮望峰迂迴印度発見の時は120噸、1522年「マゼラン」世界一週の時は110噸の船であつたといふから大したものではなかつたに拘らず、彼等は競つて海上に乗り出して世界征覇を企てた。又軍艦に始めて装甲を施したのは、1861年露土戦争の時だといふことになつて居るが、

信長は300年も前に鐵の軍艦を造つて居る。だから日も八幡船の勢ひで進んで居れば今頃は大したものであつたに違ひなく支那に於て鄭和に續く者が無かつたと同様に、日本でも山田長政に續く者の出なかつたのは残念極である。そして日本人がやすらかに眠つて居る間に西洋では1806年「フルトン」の汽船、1814年「ステイブソン」の汽車の發明となり彼我の實力は斷然懸け離れしまひ、黒船に目をさまされた我等の祖先が馬關や鹿島に毛唐と戦つた時、如何に大和魂を以てしても、實の差は如何とも出來ず、手を擱いてしまつたのである

交通と國家の興亡の關係は日本史東洋史だけでなく西洋史に於ても全く同様であつて「ローマ」は道路帝國あり、英國は海洋帝國であつた。即ち我々は「交通を備する者は榮え、然らざる者は衰ふ」といふことを。我々に負はされたる責務、北邊の護りも交通を整せずしては到底果し得ないことであり、滿洲國のほんのうの發展には「先づ交通」といふことでなければならぬ思ふ次第である。(以上)

